



警察庁

National Police Agency

資料 1 - 4

地域活性化・人手不足対応ワーキング・グループ
警察庁説明資料

自動運転における道路交通法の解釈に関する 警察の取組

令和8年5月14日

警察庁交通局

- **自動運転車に求められる走行に関するこれまでの議論**
 - ・ 国内外における議論の状況
 - ・ 警察庁における議論の状況

- **自動運転車の開発に資する**
交通ルールの解釈の明確化に関する取組
 - ・ 交通ルールの解釈の明確化に関する意見交換枠組みの設置
 - ・ 意見交換会の実施

- **自動運転車の安全な走行のための**
意見交換枠組みを通じた警察庁の今後の取組

自動運転車に求められる走行に関するこれまでの議論【国内外】

「自動運転システムは、運行区域内の関連法規を遵守しなくてはならない」という点が、自動運転システムの安全基準に関する国内外の議論で明らかにされている。

<国際的な自動運転車両開発の安全基準に関する議論の状況>

- 国連の「自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）」において、自動運転車の国際的な性能基準を策定するための議論が継続中であり、2024年6月、「自動運転システムの安全性能の要件及び評価手法に関する国連文書」が策定された。
- この文書の中で、自動運転システムに求められる性能として、
 - ・自動運転システムの安全レベルは、有能で注意深い人間の運転者が、自動運転車の使用者及び他の交通参加者に対する不合理な安全リスクを最小限に抑えられるレベル以上でなければならない。
 - ・自動運転システムは、運行区域内において、関連法規の適用に従い交通規則を遵守するものとする。という点が明記。現在、本文書をもとに法的拘束力のある国連規則の策定に向け議論が継続している。

<国内における自動運行装置の保安基準具体化のための議論の状況>

- 日本国内においては、道路運送車両法第41条第1項により、自動運行装置は国土交通省令で定める保安上…(略)…の技術水準に適合するものでなければ運行の用に供してはならないものと規定されている。
- デジタル庁「AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討SWG報告書」(R6.5)において、
 - ・保安基準等の具体化にあたっては、下記の安全性に関する基本的な考え方を踏まえて検討する必要がある。
 - ① 自動運転車は、道路交通法を遵守する
 - ② 自動運転車は、他の交通参加者が道路交通法を遵守する限り、事故を発生させない
 - ③ 自動運転車は、他の交通参加者が道路交通法を遵守しない場合であっても、できる限り事故を発生させない
 - ④ 自動運転車は、他の交通参加者が道路交通法を遵守せず、事故が不可避な場合であっても、できる限り、被害の軽減に努める
- 上記SWGで示された安全性に関する基本的な考え方及び国際的な議論に基づき、令和7年9月、国土交通省は自動運転車に求められる安全水準を示した「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」を公表。

国際的な議論や、国交省の示す自動運転システムの安全基準で明示されており、**日本国内を走行する自動運転車は、その運行に関し、他の交通参加者と同様に日本の道路交通法等を遵守**しなくてはならない。

＜警察庁における令和6年度の「自動運転の拡大に向けた調査研究」での検討結果＞

- 交通ルールは、交通の安全と円滑を確保する観点から、自動運転車を含む全ての交通参加者に対して共通に適用**されなければならない。
- 自動運転車の開発・普及のために、既存の交通参加者に負担を強いるような交通ルールの設定は、自動運転車が交通社会で共存するという観点からは、社会の理解が得られない。
- 速度規制のような、規定上遵守すべき内容が明確な交通ルールについては、自動運転自動車は道路交通法の規定どおりの対応を行うことを求めることが適当。
- 他方、道路交通法はそもそも道路における交通主体の挙動を網羅的に定める規範ではなく、同法の規定において「明らかな場合」といった、規定内容が抽象的なものについては、具体の交通状況を総合的に判断する必要があるところ、交通状況は千差万別であり、適切な規定を一義的・定量的に決めることは困難。
- 規定内容が抽象的なものについては、当該規定内容を機械でも読み取り可能となるよう定量化するのではなく、**開発上課題となる具体的な交通上の場面について、事業者との継続的なコミュニケーションを通じて解釈を明確化**していく必要がある。

▶ この検討結果を受け、自動運転車の開発に当たり課題となる具体的な場面について、事業者の皆様に対して書面ヒアリングを実施し、各場面における道交法の解釈について検討

自動運転車の開発に資する交通ルールの解釈の明確化に関する取組

1 交通ルールの解釈の明確化に関する意見交換枠組みの設置

開発上課題となる場面を随時・継続的に募集するため、令和7年10月、交通ルールの解釈の明確化に関する意見交換枠組み(メールアドレス:traffic.rules_autodrive@npa.go.jp)を設置。

2 意見交換会の実施

<実施概要>

令和7年11月18日開催。総数30の事業者、大学等が参加(Web会議参加者数67人)。

<説明概要>

1 自動運転車に求められる走行に関するこれまでの議論

- 国内外の議論において、自動運転システムは運行区域内の交通法規を遵守しなければならない点が明らかにされている
- 令和6年度の調査研究の結果として、自動運転車のために新たな交通ルールを設けるのではなく、自動運転車も他の交通参加者と同様に日本の道路交通法を遵守することが示された

2 代表的な事例に対する警察庁意見の説明

<参加者からの主な意見>

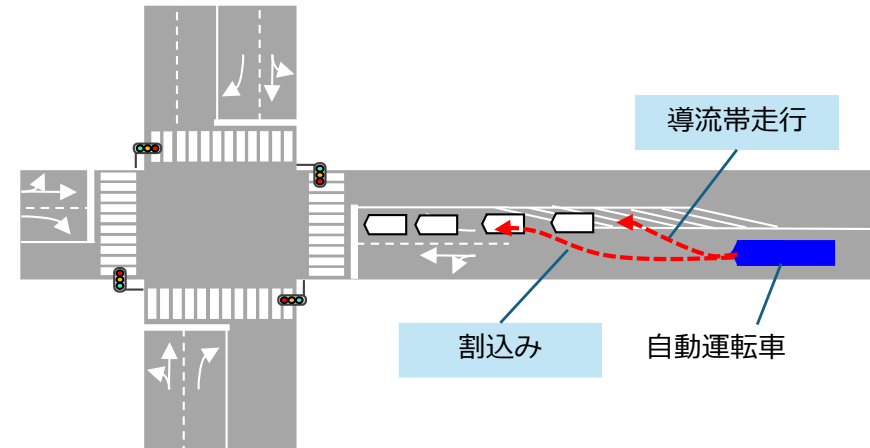
- 自動運転車も、人間のドライバーを含む全ての交通参加者と同様に交通ルールを遵守しなければならないという考えについてよく理解できた。
- 開発事業者と意見交換し、道交法の規定について、幅を残しつつも車両挙動に関する解釈を示すという警察庁の取組は、国際的にも先進的。本取組は人間のドライバーにも有益であり、交通参加者全体で交通の安全と円滑を促進させていくことにつながるだろう。
- 自動運転車の開発関係者から共通する疑問点や課題について質問があれば、情報共有いただければ開発関係者にとって有意義ではないか。

▶(警察庁)地域や場所によらず広く役立つ解釈については、質問した事業者等の了解を得た上で共有することも検討する。

意見交換会で扱った代表的な事例

課題となる場面：右折レーン進入時に先行車列が長い場合の導流帯の走行

- 交差点右折のために右折レーンへ進入する際、右折レーンに先行する車両の列が長く、導流帯まで達している場合。
- 車列が無く導流帯を通らない経路に従うと、割込み形で右折レーンへ進入することになり、他車両との事故リスクが高くなる。
- 右折レーンからの車列最後尾に並び、導流帯を走行することとしたい。



<警察庁意見>

- 導流帯（いわゆるゼブラゾーン）は、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に規定されるとおり、「車両の安全かつ円滑な走行を誘導するために設けられた場所」であり、道路交通法上の通行が禁止されていません。したがって、ご提示の状況において通行可能とする設定を妨げるものではありません。
- 一方、「交通の方法に関する教則」において、「車の通行を安全で円滑に誘導するため、車が通らないようにしている道路の部分」と示しており、導流帯を通行せざるを得ない状況以外には通行を控えるようお願いします。

▶ 警察庁ウェブサイトを活用した周知及び利便性向上

- 警察庁ウェブサイトでの掲載方法の見直し（参考事例の掲載など）
- 開発事業者等からの要請に応じて過去の対応事例を共有

▶ 他機関と連携した周知の推進

- 国土交通省・経済産業省と作成・公表している「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」に枠組みの内容を掲載
- 国土交通省及び経済産業省が実施している自動運転関連事業に参画している開発事業者等に対しても連携して周知

▶ 都道府県警察と連携した周知の推進

- 都道府県警察に対して枠組みの内容や過去の対応事例を共有
- 都道府県警察の担当者による開発事業者等への周知を通じ、全国の開発事業者等が枠組みを認知



以上の取組により、

更なる周知及び活用促進を図り、自動運転の社会実装を後押し



御静聴ありがとうございました



警察庁

National Police Agency

警察庁 自動運転

検索



補足資料

特定自動運行実施者



《義務》

- 特定自動運行計画の遵守
- 特定自動運行主任者等への教育 等

特定自動運行主任者

配置



《義務》

- 遠隔監視装置の作動状態の確認
- 交通事故発生時の対応 等

都道府県公安委員会



特定自動運行計画等の提出

許可

許可基準（概要）

- ① 自動車特定自動運行を行うことができるものであること。
- ② 特定自動運行が自動運行装置の使用条件*を満たして行われるものであること。
- ③ 道路交通法の規定等により特定自動運行実施者等が実施しなければならない措置の円滑かつ確実な実施が見込まれるものであること。
- ④ 他の交通に著しく支障を及ぼすおそれがないと認められるものであること。
- ⑤ 人又は物の運送を目的とするものであって、地域住民の利便性又は福祉の向上に資すると認められるものであること。

* 国土交通大臣が、当該自動運行装置が道路運送車両法に基づく保安基準に適合すると認められる場合に付する、使用する場所、交通状況等の条件

遠隔監視 ※遠隔監視の代わりに車内に特定自動運行主任者を配置することも可能

